Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4781**

17. Wahlperiode 15. 02. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/4571 –

Festlegung von An- und Abflugrouten für den Ausbau des Frankfurter Flughafens

Vorbemerkung der Fragesteller

Zum Winterflugplan 2011 sollen am Frankfurter Flughafen (Fraport AG) die neue Start- und Landebahn Nordwest in Betrieb genommen, ein weiteres drittes Flughafenterminal und eine Werft für das Großraumflugzeug Airbus A 380 errichtet werden. Im Juli 1998 hatte der damalige hessische Ministerpräsident Hans Eichel ein Vermittlungsverfahren initiiert. Unter der Leitung von drei Mediatoren lag nach einem eineinhalbjährigen Vermittlungsprozess ein Paket vor, das neben der Zustimmung zum Flughafenausbau ein Nachtflugverbot und ein Antilärmpakt vorsah. Nach Schätzungen sollen sich die gegenwärtigen 500 000 Starts und Landungen pro Jahr bis 2020 auf bis zu 700 000 erhöhen. Damit würde sich auch der Fluglärm für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner erhöhen. Mit der neuen Nordwest-Landebahn ändert sich das bisherige „System" der Flugrouten um den Frankfurter Flughafen. Die Positionierung der Flugrouten wird zurzeit abgestimmt und von der Flugsicherung ausgearbeitet. Das geltende Verfahren sieht vor, dass die An- und Abflugverfahren in einem gesonderten Verfahren außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) nach Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) durch Rechtsverordnung (§ 27a der Luftverkehrs-Ordnung) des Bundes festgelegt werden.

Die Anwohnerinnen und Anwohner fordern, wie bei dem Ausbau anderer Flughäfen auch, eine Änderung des Fluglärmgesetzes, die mehr Transparenz und Mitentscheidung der Öffentlichkeit bei der Festlegung der Routen ermöglichen könnte. Als Vorschlag wurde z. B. genannt, die Festlegung der Flugrouten verbindlich in das Planfeststellungsverfahren für den Flughafenausbau einzubinden.

Ein Expertengremium des Forums Flughafen und Region (FFR) hat ein Sieben-Punkte-Paket mit veränderten Anflugrouten auf den Frankfurter Flughafen vorgelegt, von dem mehr Nachtruhe für die Region erwartet wird. Diese Pläne stoßen bei Städten, die hiervon eine stärkere Lärmbelastung erwarten wiederum auf starke Kritik. Diese Städte haben angekündigt notfalls dagegen vor Gericht zu ziehen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 11. Februar 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie bewertet die Bundesregierung das geltende Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren mit der besonderen Berücksichtigung des Ausbaus des Frankfurter Flughafens?

Aus Sicht der Bundesregierung hat sich das gesetzlich verankerte Verfahren der Flugroutenfestlegung, das an allen Flughäfen in Deutschland Anwendung findet, grundsätzlich bewährt.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Beteiligungsmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger und der Städte und Gemeinden bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren beim Ausbau des Frankfurter Flughafens?

Die gesetzlich vorgeschriebene Einbindung der örtlichen Fluglärmkommission nach § 32b des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) stellt ein geeignetes Verfahren zur organisierten, gebündelten Erfassung und Berücksichtigung der Interessen der örtlich Betroffenen dar. Der Fluglärmkommission gehören unter anderem Vertreter der betroffenen Gemeinden, des Landes und der Bundesvereinigung gegen Fluglärm an.

3. Plant die Bundesregierung eine Änderung des gegenwärtigen Verfahrens zur Festlegung von Flugrouten im Kontext des Neu- oder Ausbaus von Flughäfen mit einer größeren Ausrichtung auf mehr Transparenz und Bürgerbeteiligung?

   Wenn ja, wann wird ein solches Verfahren durchgeführt?

Eine Änderung des gegenwärtigen Verfahrens zur Festlegung von Flugrouten ist seitens der Bundesregierung derzeit nicht geplant.

4. Finden aus Sicht der Bundesregierung im geltenden Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugrouten der Lärmschutz der Bevölkerung sowie der Schutz lärmsensibler Einrichtungen ausreichend Berücksichtigung?

   Wenn ja, wie?

5. Wenn nein, wie kann das geltende Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugrouten geändert werden, um den Lärmschutz der Bevölkerung besser zu berücksichtigen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ja. Die Berücksichtigung des Lärmschutzes und die Zielvorgabe, auf die Vermeidung unzumutbaren Fluglärms hinzuwirken (§ 29b Absatz 2 LuftVG), sind gesetzlich verankert. Verfahrensmäßig sind die Beteiligung der Fluglärmkommission nach § 32b LuftVG, die Einbindung des Umweltbundesamtes im Rahmen der Benehmensregelung gemäß § 32 Absatz 4c Satz 2 LuftVG bei Verordnungen zur Festsetzung von Flugrouten, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, sowie eigenständige Prüfungen der Verordnung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) vorgesehen.

6. Welche Verbindlichkeit haben die Empfehlungen der Lärmschutzkommission bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren?

Die Vorschläge der Fluglärmkommission stellen Beratungsergebnisse und Empfehlungen u. a. gegenüber der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und dem BAF dar. Sie sind nicht verbindlich. Allerdings dürfen sich die zu beratenden Stellen nicht ohne Weiteres über die Beratungsergebnisse und Empfehlungen hinwegsetzen. So müssen sie der Kommission gemäß § 32b Absatz 3 Satz 2 LuftVG unter Angabe der Gründe mitteilen, wenn sie die von ihr vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet oder nicht durchführbar halten. Dies verhindert effektiv, dass Vorschläge etwa aus sachwidrigen Gründen abgelehnt werden.

7. Wann werden die im Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18. Dezember 2007 zur Lärmberechnung zugrunde gelegten Flugrouten am Frankfurter Flughafen eingeführt?

Bei der Festlegung von Flugverfahren besteht keine Bindung an den Planfeststellungsbeschluss. Diesem liegt lediglich eine seinerzeit von der DFS erstellte Prognose über die erwarteten künftigen Flugverfahren zugrunde. Diese Prognose stellt eine Erkenntnisquelle für den Prozess der Planung und Festlegung von Flugverfahren dar. Von ihr geht jedoch keine Bindungswirkung aus. Die Einführung sämtlicher für den Betrieb des erweiterten Flughafens Frankfurt erforderlichen Flugverfahren wird rechtzeitig vor Betriebsaufnahme erfolgen.

8. Ist bereits jetzt absehbar, dass es Abweichungen von diesen im Planfeststellungsbeschluss (PFB) für den Ausbau des Flughafens Frankfurt vorgegebenen Flugrouten geben wird?

   Wenn ja, welche Abweichungen?

   Wie werden diese Abweichungen begründet?

Nein.

9. Welche rechtlichen Konsequenzen zieht die Bundesregierung, wenn es bei der endgültigen Festlegung der Flugrouten am Standort Frankfurt/Main Abweichungen von den im PFB vorgegebenen Flugrouten gibt und sich damit neue Lärmbetroffenheiten in der Bevölkerung ergeben?

Durch den Planfeststellungsbeschluss werden keine Flugrouten vorgegeben. § 75 Absatz 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bestimmt für den Fall der nicht vorhersehbaren Vorhabensauswirkungen nachträgliche Schutzauflagen zugunsten der Betroffenen. Dies ist ggf. durch die Planfeststellungsbehörde zu prüfen. Hinsichtlich der Ansprüche auf baulichen Schallschutz verweist der Planfeststellungsbeschluss des Landes Hessen auf die Regelungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Für die Festsetzung des neuen Lärmschutzbereichs nach diesem Gesetz ist das Land zuständig.

10. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass bei Festlegung der An- und Abflugverfahren der Lärmvermeidungsaspekt mit einer hohen Priorität berücksichtigt wird?

Oberste Priorität bei der Verfahrensplanung kommt der Sicherheit zu, die nicht gegen andere Kriterien abzuwägen ist. Neben dem Kriterium der Lärmvermei-

dung stehen die Kriterien geordnete und flüssige Verkehrsabwicklung sowie die Vermeidung unnötigen CO_2-Ausstoßes grundsätzlich gleichwertig nebeneinander. Die konkrete Priorisierung ist jedoch in jedem Abwägungsprozess individuell vorzunehmen.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung aus der Region im Umfeld des Flughafens Frankfurt Rhein-Main, zukünftig die Festsetzung der An- und Abflugrouten bei Neu- oder Ausbau von Flughäfen bereits in die Planfeststellung einzubeziehen?

12. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, in einem Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung für die Festlegung der An- und Abflugrouten bei Neu- oder Ausbau von Flughäfen, die Auswirkungen der Festsetzung der Flugrouten bzw. Flugverfahren für die Anwohner und Anwohnerinnen zu berücksichtigen und die Einführung der An- und Abflugrouten verbindlich mit Zeitangabe und Umsetzungsplan und die juristische Überprüfbarkeit dieser Angaben festzulegen?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das gesetzlich verankerte Verfahren der Flugroutenfestlegung, das an allen Flughäfen in Deutschland Anwendung findet, hat sich aus Sicht der Bundesregierung grundsätzlich bewährt.

Allerdings gilt es auszuschließen, dass Anwohner eines Flughafens ihre mögliche Betroffenheit bei Ausbaumaßnahmen eines Flughafens nicht klar erkennen können und dass diese Belange nicht umfassend in das Planfeststellungsverfahren einbezogen werden. Insoweit wird es seitens der Bundesregierung eine Überprüfung und gegebenenfalls Optimierung der bislang gesetzlich vorgegebenen Verfahren geben.

13. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag aus der Region Frankfurt Rhein-Main: „Bis zur gesetzlichen Änderung ist bei den Flugrouten-Festlegungen als Folge der neuen Nordwestlandebahn durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zu gewährleisten, dass ein transparentes Verfahren unter Beteiligung aller Betroffenen (Bürger und Kommunen) durchgeführt wird“?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 6 verwiesen.

14. In welcher Weise unterstützt die Bundesregierung die Realisierung des umfangreichen Maßnahmenpakets zum aktiven Schallschutz, das innerhalb des entsprechenden Expertengremiums des sogenannten Forums Flughafen und Region im Rahmen am Flughafenstandort Frankfurt erarbeitet wurde?

Die Bundesregierung begrüßt die Entwicklung neuer lärmmindernder Verfahren. Diese müssen die Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) berücksichtigen und dürfen das hohe in Deutschland erreichte Sicherheitsniveau nicht beeinträchtigen.

15. Hat die Bundesregierung die Absicht, für Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, z. B. durch die Möglichkeit der Festsetzung von Lärmobergrenzen, eine geeignete gesetzliche Grundlage zu schaffen?

Nein. Das geltende Luftverkehrsgesetz enthält bereits verschiedene Regelungen, die es den zuständigen Behörden ermöglichen, aus Lärmschutzgründen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes festzusetzen, etwa im Hinblick auf den Schutz der Nachtruhe.

16. Beabsichtigt die Bundesregierung weiterhin, wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP vorgesehen, den § 29b des Luftverkehrsgesetzes zu Ungunsten der Anwohner der Region zu ändern?

Die Bundesregierung beabsichtigt derzeit keine Änderung des § 29b LuftVG.

17. Unterstützt die Bundesregierung die Ausführungen des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs in Kassel im Urteil vom 21. August 2009 im Verwaltungsstreitverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens bezüglich eines gesetzlich gebotenen Nachtflugverbotes von 23 bis 5 Uhr?

Die Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs in Kassel wird derzeit durch das Bundesverwaltungsgericht überprüft. Vor diesem Hintergrund enthält sich die Bundesregierung einer Stellungnahme.

18. Unterstützt die Bundesregierung die Bemühungen des Forums Flughafen und Region darin, am Flughafen Frankfurt ein aussagefähiges Fluglärmmonitoring aufzubauen?

19. Unterstützt die Bundesregierung die Durchführung einer Gesundheitsstudie zur Lärmbelastung in der Region Frankfurt Rhein-Main, und wird sie sich wie beim Flughafen Köln-Bonn aktiv (auch in finanzieller Hinsicht) daran beteiligen?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung begrüßt die Arbeiten des Forums Flughafen und Region zum Aufbau eines aussagefähigen Fluglärmmonitoring und bezüglich der Durchführung einer umfangreichen Lärmwirkungsstudie („Gesundheitsstudie"). Allerdings unterstützt sie die Arbeiten des Forums nicht aktiv und ist auch nicht finanziell an der Gesundheitsstudie beteiligt. Das Umweltbundesamt ist jedoch mit einem fachkundigen Mitarbeiter im Begleitkreis der Lärmwirkungsstudie vertreten.

20. Gedenkt die Bundesregierung die bereits jetzt als zu hoch angesetzten Grenzwerte des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) bei der nächsten Gesetzesnovellierung so anzupassen, dass neueste lärmmedizinische Erkenntnisse mit einfließen?

Das im Jahre 2007 unter Berücksichtigung des aktuellen Erkenntnisstandes novellierte Fluglärmgesetz sieht in § 2 Absatz 3 vor, dass die Bundesregierung spätestens im Jahre 2017 dem Deutschen Bundestag einen Bericht über die Überprüfung der Grenzwerte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik vorlegt. Im Rahmen dieses Berichtes wird auch geprüft werden, ob die Grenzwerte angepasst werden müssen.

21. Unterstützt die Bundesregierung die Forderung aus der Region Frankfurt Rhein-Main zu einer Festsetzung eines Lärmschutzbereiches nach den strengeren Grenzwerten des § 2 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1b FluLärmG?

Für die Festsetzung des neuen Lärmschutzbereichs nach dem Fluglärmgesetz ist das Land zuständig.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333